Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1231

Vragen van de leden **Visser** (VVD) en **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake *storingen Botlekbrug* (ingezonden 18 december 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 januari 2016).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de artikelen «jubileumstoring Botlekbrug: Kamer eist snel herstel» en «EVO zoekt in Botlektunnel alternatieven voor storingsgevoelige Botlekbrug?[1] Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere vragen over storingen aan de Botlekbrug?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat dit zogenoemde vijftigste jubileum van storingen van de Botlekbrug niet meer uit te leggen valt? Zo ja, welke maatregelen heeft u genomen?

Antwoord 2
Ik betreur het zeer dat er zoveel storingen zijn geweest die tot stremming van de Botlekbrug hebben geleid.
Sinds de openstelling van de Botlekbrug op 12 juli 2015 is hard gewerkt aan het oplossen van de opgetreden storingen. De terugkerende storingen aan sensoren bij grendels en slagbomen zijn verholpen. Ook zijn maatregelen getroffen om de storingen aan het datanetwerk te verhelpen.
Om de gevolgen van storingen zoveel mogelijk te beperken zijn er overdag monteurs paraat en worden bij stremmingen van de Botlekbrug standaardomleidingen ingezet. Inwoners van Hoogvliet die richting de Maasvlakte rijden, worden bij een stremming omgeleid via de Spijkenisserbrug. Rijkswaterstaat meldt de omleidingen via de route-informatiepanelen boven de weg. De (vaar)weggebruikers worden verder geïnformeerd via de

[1] AD-artikel d.d. 16 december 2015 «Jubileumstoring Botlekbrug: kamer eist snel herstel»; NOS-artikel d.d. 16 december 2015 «EVO zoekt in Botlektunnel alternatieven voor storingsgevoelige Botlekbrug?

[2] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 3130

ah-tk-20152016-1231
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

verkeersinformatie op radio en tv en Twitter. Ook is er een speciale gratis sms-dienst die inmiddels bijna 3.000 abonnees heeft.
Daarnaast laat RWS een onafhankelijke review uitvoeren. Zie ook antwoord op vraag 4.

Vraag 3
Herkent u de stelling van ondernemersorganisatie EVO in het artikel «EVO zoekt in Botlektunnel alternatief voor storingsgevoelige Botlekbrug» dat de storingen honderdduizenden euro's hebben gekost? Wat vindt u hiervan? Op welke wijze wordt de opdrachtnemer aangesproken op het vermijden dan wel vergoeden van dergelijke kosten?

Antwoord 3
Ik betreur het dat de vervoerders om moeten rijden op het moment dat de Botlekbrug gestremd is als gevolg van een storing. Rijkswaterstaat spreekt A-Lanes aan op het functioneren van de brug. Rijkswaterstaat kan A-Lanes niet aanspreken op het vergoeden van de kosten ten gevolge van het omrijden.

Vraag 4
Wat is de reden van de huidige storingen en op welke termijn zijn deze opgelost? Welke partijen hebben zitting in het team van specialisten? Wat is hun onderzoeksopdracht, wat zijn de kosten, wie betaalt de kosten en wanneer worden de bevindingen van het team gepresenteerd?

Antwoord 4
De drie storingen op 15 en 16 december deden zich voor in het besturingssysteem van één slagboom. Deze storing was nog niet eerder opgetreden. In het weekend van 19 en 20 december is deze storing nader geanalyseerd en opgelost.
Het reviewteam bestaat uit 3 personen: een medewerker van ProRail, een medewerker van het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam en een medewerker van de firma Huisman uit Schiedam. De leden van het reviewteam zijn gekozen vanwege hun specifieke deskundigheid en zijn niet eerder betrokken geweest bij de Botlekbrug.
Het doel van de review is het vaststellen van mogelijke verbetermaatregelen om het aantal storingen en/of het effect van storingen op de beschikbaarheid voor weg- en/of scheepvaartverkeer verder te reduceren. Hierbij kijkt het reviewteam naar de werkprocessen, het menselijk handelen en de techniek. Het conceptrapport wordt naar verwachting medio januari opgeleverd. Oordeelsvorming en besluitvorming over het vervolgproces door RWS en A-Lanes zal in de weken daarna plaatsvinden. De kosten die gemoeid zijn met de inzet van het reviewteam worden gedeeld door A-Lanes en Rijkswaterstaat.

Vraag 5
Op welke hardnekkige terugkerende storingen wordt er gedoeld in het AD-artikel? Waren deze al bekend voor de openstelling? Wat zijn de kosten tot op heden van het verhelpen van alle storingen en het oplossen van de storingen? Wie heeft deze kosten betaald?

Antwoord 5
Er waren geen hardnekkige storingen bekend voor de openstelling. Bij het testen van de Botlekbrug voor de openstelling waren er een aantal bevindingen, onder andere ook met betrekking tot de grendels en de sensoren. Deze punten zijn opgelost voor de openstelling van de brug.
Na openstelling hebben zich alsnog, terugkerende, storingen voorgedaan bij de grendels en slagbomen. Deze zijn vervolgens geanalyseerd en verholpen. Ook om de storingen in het datanetwerk te verhelpen zijn beheersmaatregelen getroffen.
De kosten voor herstel zijn voor de opdrachtnemer. Rijkswaterstaat heeft geen inzicht in de hoogte van deze kosten.

Vraag 6
Welke andere maatregelen, genoemd in het antwoord op vraag 8 van de eerder gestelde vragen, heeft de opdrachtnemer getroffen om de betrouwbaarheid van de brug te vergroten? Hebben deze maatregelen een positief effect gesorteerd?

Antwoord 6
In antwoord op vragen die op 3 augustus 2015 zijn gesteld, heb ik aangegeven dat de slagbomen onder meer opnieuw zijn afgesteld, de sensoren beschermd zijn tegen invloeden van buiten en de samenhang tussen vergrendeling en de detectiesensoren is aangepast en wordt gemonitord. Daarnaast heeft A-Lanes de afgelopen weken nog een aantal andere maatregelen getroffen zoals bijvoorbeeld het nog verder optimaliseren van de afstelling van de sensoren bij de grendels. A-Lanes analyseert elke storing zodat hier structurele maatregelen op gezet kunnen worden. De maatregelen hebben het gewenste effect.

Vraag 7
Staat u – gezien de aanhoudende grote hoeveelheid storingen – nog steeds achter uw bewering dat geen sprake is van ontwerpfouten zoals opgenomen in het antwoord op vraag 7 van de eerdere vragen?

Antwoord 7
Ja. Er zijn mij geen ontwerpfouten gebleken.

Vraag 8
In hoeverre is met de continue storingen van de Botlekbrug, maar ook met storingen aan de Spijkenissebrug, de doorstroming in de regio Rotterdam inclusief Voorne-Putten gegarandeerd? Wat betekent de aanpak van de Calandbrug in dezen?

Antwoord 8
De bereikbaarheid in de regio Rotterdam inclusief Voorne-Putten is gegarandeerd, doordat de Botlekbrug en de Spijkenissebrug niet gelijktijdig worden bediend. De Spijkenissebrug is de afgelopen periode vrijwel niet in storing geweest. De problemen die daar waren, zijn verholpen. Daarnaast is er een metroverbinding tussen Rotterdam en Spijkenisse. Stremming van de Botlekbrug zorgt voor hinder voor de weggebruikers direct voor de brug. Aanrijdend wegverkeer wordt omgeleid via de Botlektunnel. Alleen voor zeer specifieke doelgroepen (zoals vervoer gevaarlijke stoffen) is er geen goed alternatief. Ook mensen die van de oprit Hoogvliet gebruik maken, zijn afhankelijk van de Botlekbrug. Zie verder het antwoord bij vraag 9.
De Calandbrug ligt op een veel minder kwetsbaar deel van het netwerk. De intensiteiten zijn lager en de naastgelegen Thomassentunnel zorgt voor een goed alternatief. De beschikbaarheid van de Calandbrug is hoog, zowel voor spoor als wegverkeer. Voor transport gevaarlijke stoffen is zonodig een goed alternatief aanwezig in de vorm van de omleiding over de Rozenburgse sluis. Het alternatief dat momenteel wordt voorbereid voor de Calandbrug betreft alleen de spoorverbinding.

Vraag 9
Bent u, gelet op de vele storingen, bereid te zoeken naar een oplossing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar de Rotterdamse haven? Welke toezeggingen zijn hierover «al maanden geleden» gedaan? Waarom zijn die toezeggingen niet gestand gedaan? Bent u – gezien de frequentie – bijvoorbeeld bereid, in het geval de Botlekbrug buiten werking is, het mogelijk te maken een ontheffing te verlenen voor vervoer van gevaarlijke stoffen voor de Botlektunnel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer kan deze maatregel ingaan?

Antwoord 9
Toezeggingen heb ik hierover niet gedaan. Helaas is een bepaalde categorie gevaarlijke stoffen afhankelijk van brugverbindingen. Dat maakt dat bij een stremming of werkzaamheden weinig alternatieven voorhanden zijn en een omleidingsroute vaak lang is. Rijden door tunnels is vanwege veiligheid

(wetgeving) uitgesloten voor deze categorie gevaarlijke stoffen. Ontheffingen hiervoor kunnen niet worden verleend.
Bij voorkeur wordt over de snelweg omgeleid. Deze routes zijn voor dit verkeer veiliger dan omleiden via het onderliggend wegennet. RWS en EVO hebben regelmatig contact. Begin 2016 zal met alle betrokken stakeholders besproken worden hoe de overlast tot een minimum kan worden beperkt.

Vraag 10
Herkent u de geuite kritiek van het consortium A-Lanes in het artikel inzake de jubileumstoring, dat Rijkswaterstaat te veel druk heeft uitgeoefend op de oplevering? Zo nee, waarom niet? Was het stellen van een keiharde deadline – vanwege andere geplande werkzaamheden aan de A15 – verstandig?[3] Welke lessen trekt u hieruit?

Antwoord 10
Ik herken de geuite kritiek niet. Op 12 juli 2015 is de nieuwe Botlekbrug in de richting van Rotterdam opengesteld, nadat A-lanes aan RWS heeft gemeld hier klaar voor te zijn. Vastgesteld is dat aan de vereisten om de brug open te stellen was voldaan, waaronder het doorlopen van een uitgebreid testprogramma.

Vraag 11
Kunt u deze vragen vóór het plenaire debat naar aanleiding van het verslag van het Algemeen overleg Wegverkeer en verkeersveiligheid beantwoorden?

Antwoord 11
Ja.

[3] AD-artikel d.d. 8 augustus 2015 «Deadline bracht bouwers Botlekbrug in problemen».